

## ΠΗΓΗ ΔΕΥΤΕΡΗ

# ΔΥΟ ΒΡΕΤΑΝΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

### Επιστολή πρώτη

Προς την Αυτού Εξοχότητα  
τον Εντιμότατο Σερ Philip Currie  
Κωνσταντινούπολη

*Θεσσαλονίκη, 20 Μαρτίου 1898*

Κύριε,

Αναφέρομαι στην επιστολή της Εξοχότητάς σας, με ημερομηνία 26 του προηγουμένου μηνός, που ήταν σχετική με τα παράπονα του Επιμελητηρίου του Λίβερπουλ για τον ανεπαρκή εξοπλισμό των Τελωνείων στη Θεσσαλονίκη και για τις δυσκολίες που παρουσιάζονται κατά την εκφόρτωση και την φόρτωση των πλοίων. Έχω την τιμή να επιβεβαιώσω το τηλεγράφημα μου υπ' αριθ. 13 της 11ης Μαρτίου και να επισυνάψω εδώ μία επιστολή, την οποίαν μου απύθηναν οι σημαντικότεροι πράκτορες των βρετανικών πλοίων, σχετικά με το ίδιο θέμα.

Τα κυριότερα σημεία, για τα οποία διαμαρτύρονται οι πράκτορες είναι τα εξής:

1. Λείπουν βαρούλκα για να ξεφορτώνονται οι μαούνες.
2. Οι αποθηκευτικοί χώροι είναι ανεπαρκείς.
3. Το προσωπικό των Τελωνείων είναι ελλιπές.
4. Δημιουργείται σύγχυση διότι επιτρέπεται να πιάνουν στην αποβάθρα ταυτοχρόνως ατμόπλοια και μικρά ιστιοφόρα.
5. Λείπουν θέσεις για να αράζουν τα πλοία.
6. Οι φάροι εξακολουθούν να μη λειτουργούν.

Ο διευθυντής των Τελωνείων αναγνώρισε την ανάγκη να επέλθουν βελτιώσεις, και από ότι μου είπε, φαίνεται να κάνει ό,τι καλύτερο μπορεί, ώστε να απαλλαγεί από τις ευθύνες του πάνω στο ζήτημα. Ο ίδιος πρότεινε στην Πύλη τις ακόλουθες βελτιώσεις:

1. Να εξασφαλισθούν οι απαραίτητες διευκολύνσεις για τις μεταφορές των αγαθών, έτσι ώστε τα φορτία να επιβιβάζονται και να αποθηκεύονται με μεγαλύτερη ευκολία από ότι τώρα. Ζήτησε τηλεγραφικώς την άμεση αποστολή ενός βαρούλκου, που παραμένει αναπασχολητό στην Κων-

σταντινούπολη.

2. Να αυξηθούν οι ευκολίες αποθήκευσης για την παραλαβή και την αποθήκευση των αγαθών. Ιδιαίτερα συνέστησε να μετατραπεί σε Τελωνειακό Σταθμό για τα βιομηχανικά είδη, έναντι δαπάνης 1500 λιρών, ένα μεγάλο υπόστεγο που βρίσκεται πολύ κοντά στο Τελωνείο και χρησιμοποιείται συνήθως για την αποθήκευση του αλατιού.

3. Ζήτησε επίσης να αυξηθεί το προσωπικό του, ώστε να εκπληρώνει τις προϋποθέσεις που απαιτούνται τόσο από τον υφιστάμενο όγκο του εμπορίου, όσο και από την αναμενόμενη αύξησή του.

Το τέταρτο σημείο που σημειώνουν οι πράκτορες, δηλαδή η σύγχυση που προκαλείται από την ταυτόχρονη πρόσδεση ατμόπλοια και μικρών ιστιοφόρων στην αποβάθρα, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το πέμπτο σημείο, δηλαδή την έλλειψη του απαραίτητου αριθμού θέσεων για ξεμπαρκάρισμα. Ο Γενικός Διοικητής, τον οποίον συνάντησα επισήμως για το θέμα, υποσχέθηκε να δώσει εντολές στον επικεφαλής του λιμένος να κάνει ότι είναι δυνατόν για να διευκολύνει την ναυσιπλοία. Υπαινίχθηκε όμως ότι δεν είναι δυνατόν να εξασφαλιστούν επαρκείς διευκολύνσεις προς το παρόν, διότι η Εταιρεία Κατασκευής του Λιμένος τοποθετεί μία προσωρινή σιδηροδρομική γραμμή κατά μήκος ολόκληρης της παραλίας, δίπλα στο κύμα, και όταν αυτή η γραμμή ολοκληρωθεί και τεθεί σε χρήση θα είναι αδύνατον να πιάσουν τα σκάφη στην παραλία.

Το έκτο παράπονο, που αφορά τους φάρους, όπως ήδη γνωρίζει η Εξοχότητά σας, είναι ένα ξεχωριστό ζήτημα. Δεν χρειάζεται να επαναληφθεί ότι είναι αναγκαίο να λειτουργήσουν αμέσως. Κοινοποίησα όμως προφορικώς στους πράκτορες των βρετανικών πλοίων το περιεχόμενο της επιστολής της Εξοχότητάς σας, από 10 τρέχοντος, και αυτοί μου ζήτησαν να σας εκφράσω τις ευχαριστίες τους για τις ενέργειές σας επί του θέματος.

Διατελώ μετά τιμής και της υψίστης εκτιμήσεως

Blunt<sup>1</sup>

## Επιστολή δεύτερη

Προς τον Κύριο Η.Ρ. Ο' Connor  
Πρεσβευτή της Α.Μ.  
Κωνσταντινούπολη

Θεσσαλονίκη, 10 Σεπτεμβρίου 1902

Κύριε,

Έχω την τιμή να επιβεβαιώσω την λήψη των εγγράφων με ημερομηνίες 13 Ιουνίου (με τα συνημμένα) και 14 Αυγούστου της Πρεσβείας της Α.Μ. Επίσης, να προβώ σε ορισμένα σχόλια επί του θέματος, το οποίο ετέθη από την Εξοχήτητα του τον Chakes Effendi Sakis.

1. Η γνώμη που εκφράσθηκε από τον ανωτέρω κύριο, ότι τα λιμενικά τέλη που εισπράττονται στην Θεσσαλονίκη είναι χαμηλότερα από τα αντίστοιχα της Κωνσταντινούπολης και της Βηρυτού, πολύ απέχει από την πραγματικότητα. Τούτο συνάγεται από τις συγκριτικές τιμές μεταξύ των λιμένων Θεσσαλονίκης, Σμύρνης, Βηρυτού και Κωνσταντινούπολης, τις οποίες είχα την τιμή να διαβιβάσω στην Πρεσβεία της Α.Μ. με το έγγραφό μου υπ' αριθμ. 165, από 22 Δεκεμβρίου 1901.

2. Η Υψηλότητά σας θα παρατηρήσει, βάσει των αναφερομένων στην ίδια επιστολή, ότι *δεν χρειάζοταν λιμάνι στη Θεσσαλονίκη και ότι ο μόνος φανερός στόχος της κατασκευής του ήταν η δημιουργία εσόδων, χωρίς να ληφθούν υπόψη τα συμφέροντα είτε του ξένου εμπορίου και της ναυσιπλοΐας είτε του τοπικού πληθυσμού (εμπόρων, βιοτεχνών, αγροτών κτλ).*

*ΑΣ μου επιτραπεί να προσθέσω ότι το λιμάνι δεν χρησιμοποιείται ούτε από τα ατμόπλοια ούτε από τα ιστιοφόρα, λόγω των υψηλών τελών που επιβάλλονται. Αλλά κι αν ακόμη επιθυμούσαν να κάνουν χρήση του λιμένος, δεν υπάρχει επαρκής εξοπλισμός για την ταυτόχρονη υποδοχή ατμόπλοιων και ιστιοφόρων, ιδιαίτερα όταν οι εσοδείες είναι άφθονες. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξακολουθήσει η ίδια τακτική για τα εμπορεύματα που φορτώνονται ή ξεφορτώνονται τώρα από την παλιά προκυμαία. Με ΒΒΑ και ΝΝΑ άνεμο, είναι αδύνατον να πραγματοποιηθούν εργασίες στο [νέο] λιμάνι, διότι διαθέτει [μόνο] δύο προβλίτες. Αντίθετα, η φόρτωση και η εκφόρτωση των εμπορευμάτων γίνονταν πάντοτε και εξακολουθεί να γίνεται χωρίς καμία δυσκολία από τα πλοία που αγκυροβολούν στην προκυμαία.*

3. Όλα αυτά τα γεγονότα μπορούν να επιβεβαιωθούν ανά πάσα στιγμή από ανεξάρτητους παρατηρητές. Έχει δηλωθεί, και δεν έχω κανένα τρόπο να το επιβεβαιώσω, ότι το ποσό που ξοδεύτηκε για την κατασκευή του λιμένος έφτασε τα 6.500.000 φράγκα, ότι η απόσβεση του κεφαλαίου θα γίνει σε 20 χρόνια, όπως καθορίσθηκε από τη συγγραφή των υποχρεώσεων και ότι οι τόκοι αντιπροσωπεύουν περίπου 480.000 φράγκα ετησίως, στα οποία πρέπει να προ-

στεθούν 100.000 με 120.000 φράγκα για διοικητικά έξοδα, επισκευές κτλ. Συνολικά δηλαδή 126.000 τουρκικές λίρες περίπου, ποσό που μας φαίνεται εξαιρετικά μεγάλο.

Σύμφωνα με τις επίσημες στατιστικές, με τις οποίες ο Βαλής είχε την καλοσύνη να μας εφοδιάσει, τα έσοδα από τα τέλη που επιβλήθηκαν, με το νέο τιμολόγιο, είναι τα εξής:

Δεκέμβριος (15μερο)	πάστρα	90.408.00
Ιανουάριος		132.928.10
Φεβρουάριος		123.626.10
Μάρτιος		126.080.00
Απρίλιος		99.760.00
Μάιος		114.014.20
Ιούνιος		132.468.20
Αύγουστος		173.747.20
		1.134.042.10

Με την αναλογία αυτήν, τα έσοδα για ολόκληρο το έτος θα ανέλθουν περίπου σε 1.600.000 πάστρα. Στο ποσό αυτό θα πρέπει να προστεθεί το εισόδημα, το οποίο θα δημιουργηθεί όταν ισχύει το νέο τιμολόγιο και για τις αποβάθρες. Με τις παλαιές τιμές, περίπου 1 πάστρο στον τόνο, τα έσοδα έφταναν, κατά μέσον όρο, σε 1.300 λίρες περίπου το χρόνο. Αν εισαχθεί το νέο τιμολόγιο, τα έσοδα θα πολλαπλασιαστούν κατά 6 φορές, δηλαδή σε στρογγυλούς αριθμούς θα φτάσουν τις 8.000 λίρες. Ή μόνο τις 4.000 λίρες, αν τα τέλη επί των σιτηρών μειωθούν στο ήμισυ (η ανάγκη για τη μείωση αυτήν θα εξηγηθεί αργότερα). Σ' αυτήν την τελευταία περίπτωση, θα υπάρξει επιβάρυνση 6.000 λιρών. Η επιβάρυνση αυτή της εμπορικής κοινότητας θα είναι άδικη, αν η συνολική δαπάνη για την κατασκευή του λιμένος ήταν πράγματι 6.500.000 φράγκα.

4. Ο κ. Τρεκάντι, ο Ιταλός εκπρόσωπος στο Επιμελητήριο της Κωνσταντινούπολης, που έτυχε να βρίσκεται εδώ, ήταν ένας από τους τρεις αντιπροσώπους, που ορίσθηκαν τον προηγούμενο Ιανουάριο από το Γενικό Προξενείο της Ιταλίας, για να διαπραγματευθούν τα λιμενικά τέλη. Αναφέρθηκα σε αυτόν στην αλληλογραφία μου με την Πρεσβεία της Α.Μ., διότι είναι σε θέση να δώσει προφορικές εξηγήσεις, αν χρειαστεί. Δεν έχει όμως την παραμικρή εξουσιοδότηση να εκπροσωπεί το Εμπορικό Επιμελητήριο της Θεσσαλονίκης. Εντούτοις, συμφωνώ μαζί του ως προς την ανάγκη (περί της οποίας ήδη αναφέρθηκα σε προηγούμενες αναφορές μου) να μειωθούν τα τέλη που θα επιβληθούν στα σιτηρά, ένα από τα πιο σημαντικά εξαγωγικά είδη. Λαμβάνω επίσης υπόψη τη γνώμη της εμπορικής κοινότητας. Αυτή εξακολουθεί να επιμένει ότι το νέο τιμολόγιο, το οποίο εδώ και εννέα μήνες επιβλήθηκε πλήρως σε όλα τα εισαγόμενα είδη, θα πρέπει να τροποποιηθεί, προς όφελος όλων των πλευρών: αν όχι για το σύνολο των εισαγωγών ανεξαιρέτως, τουλάχιστον για ορισμένα είδη που επιβαρύνονται υπέρμετρα.

Αλλά, αν εκπληρώνεται ο σκοπός τον οποίον ο Chakes Effendi έχει υπόψη του, δηλαδή να εξασφαλίσει την πληρωμή του κεφαλαίου και των τόκων της αρχικής επένδυσης, πάλι τα τέλη του λιμένος της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να μειωθούν αντί να αυξηθούν.

*Αν πρέπει να ειπωθεί η απλή αλήθεια, η κατασκευή του λιμανιού της Θεσσαλονίκης ήταν μία μεγάλη γκάφα από την πλευρά αυτών που την επχείρησαν, και το αληθινό ερώτημα είναι κατά πόσο το κοινό θα πρέπει να φορτωθεί τις ευθύνες που προκύπτουν από ένα κακά σχεδιασμένο χειρισμό, μία δοκιμασία χωρίς το παραμικρό πλεονέκτημα για την ναυτιλία και το εμπόριο. Αφού αυτό το ερώτημα προφανώς δεν μπορεί να απαντηθεί, οι επιβαρύνσεις στις οποίες υπόκειται η εμπορική κοινότητα, θα πρέπει να μειωθούν στο ελάχιστο.*

5. Είχα διάφορες συναντήσεις με τον Βαλή, ο οποίος, έχοντας διοριστεί ως πρόεδρος του *Civil List* [=Αστικού Συνδέσμου], βρίσκεται ταυτοχρόνως σε θέση ελέγχοντος και κρινομένου. Δεν του άρεσε η ιδέα της άμεσης συνεργασίας με το διπλωματικό σώμα, ακόμη κι αν αυτή είχε φιλικό χαρακτήρα. Μας ζήτησε όμως να του δώσουμε τα ονόματα ενός-δύο βρετανών εμπόρων και, εμμέσως, ζήτησε από τους άλλους προξένους να τον εφοδιάσουν με ονόματα δικών τους εμπόρων, τους οποίους θα μπορούσε να καλέσει και να τους συμβουλευτεί ανεπίσημα. Στο συνημμένο υπόμνημα περιλαμβάνεται το αποτέλεσμα μιας συνάντησης που έγινε στις 29 Αυγούστου. Η Εξοχότητά σας θα παρατηρήσει ότι ο Βαλής απέφυγε το ερώτημα σχετικά με το νέο τιμολόγιο. Δεν μπορούσε να το συζητήσει λόγω της ιδιότητάς του ως προέδρου του Αστικού Συνδέσμου, όπως εμπιστευτικά με είχε προειδοποιήσει. Οι αντιπρόσωποι, όμως, του απέσπασαν την υπόσχεση να συζητήσουν το θέμα στον επόμενο χρόνο. Στο μεταξύ, ο Βαλής συμφωνεί σε ορισμένες τροποποιήσεις (για τις οποίες θα μιλήσω αργότερα), πάνω σε ορισμένα σημαντικά ζητήματα.

Ευθύς όμως πρέπει να επισύρω την προσοχή της Εξοχότητάς σας στο γεγονός ότι, εξαιτίας των υπερβολικών τελών που έχουν επιβληθεί, επήλθε ήδη κάποια μείωση στην ποσότητα των εμπορευμάτων, που διέρχονται από τη Θεσσαλονίκη με προορισμό άλλα λιμάνια. Τώρα μεταφέρονται στα λιμάνια αυτά απευθείας ή αλλάζοντας πλοίο στην Ελλάδα. Τούτη είναι μεγάλη απώλεια για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Αν, όπως φημολογείται, υπάρχει και μεθόδευση των σιδηροδρομικών εταιρειών, η απώλεια για τη Θεσσαλονίκη θα λάβει μεγαλύτερες διαστάσεις, με ζημία επίσης του Αστικού Συνδέσμου. Αν τα νέα τέλη πρόκειται να επιβληθούν και στα βαρέα εμπορεύματα, όπως τα δημητριακά, τα οποία εξακολουθούν να φορτώνονται με τις παλαιότερες χαμηλές τιμές από την *παλαιά προκυμαία*, το κόστος θα καταστεί απαγορευτικό και θα επιφέρει την καταστροφή της αγροτικής τάξης. Αυτή πια δεν θα μπορεί να

πληρώνει τους φόρους της στην κυβέρνηση.

Η μείωση της εμπορικής κίνησης φαίνεται να αντιφάσκει με την μεγάλη αύξηση των λιμενικών εσόδων κατά τους τελευταίους μήνες. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η αύξηση αυτή προέρχεται από αγροτικά προϊόντα, με υψηλή εποχιακή κίνηση, όπως το όπιο, ο αφιονόσπορος κτλ, τα οποία ήδη πλήρωναν τέλη σύμφωνα με το νέο, αυξημένο, τιμολόγιο.

Αν όμως κάνω λάθος, και η αύξηση των εσόδων είναι μόνιμη, τότε πάλι αυτό είναι λόγος για να μειωθούν τα υφιστάμενα υψηλά τέλη,

Θ' αναφερθώ στη συνέχεια στην απόφαση που ελήφθη κατά τη συνάντηση της 29ης Αυγούστου. Ο Βαλής υποσχέθηκε να εισηγηθεί την πλήρη υιοθέτησή της από τον Αστικό Σύνδεσμο.

α. Το παλαιό τελωνείο, αυτό που χρησιμοποιείται και τώρα, βρισκόταν δίπλα στη θάλασσα. Αλλά επειδή με την κατασκευή του λιμανιού έγινε έμπληση της θάλασσας, το τελωνείο απέχει πλέον περί τα 130 μέτρα από το λιμάνι, στο οποίο υφίσταται απόλυτη έλλειψη αποθηκών, ακόμη και υπόστεγων που να ανήκουν στο Τελωνείο.

Η εμπορική κοινότητα διαμαρτυρήθηκε για την κατάσταση αυτή των πραγμάτων, μόλις επιβλήθηκε το νέο τιμολόγιο. Τίποτε όμως δεν έγινε στους εννέα μήνες που πέρασαν από τότε, ούτε και υπάρχει η παραμικρότερη ελπίδα ότι οι διαμαρτυρίες θα ληφθούν υπόψη στο άμεσο μέλλον. Στο μεταξύ, η εμπορική κοινότητα πρέπει να υποστεί τις συνέπειες της καταστροφής που προκλήθηκε στα εμπορεύματα από τη βροχή. Η ζημία δεν πληρώθηκε από τις ασφαλιστικές εταιρείες. Οι έμποροι πρέπει να πληρώνουν, σε κάθε περίπτωση, επιπλέον τέλη 50%. Τα δημητριακά μάλιστα, όταν μεταφορτώνονται, επιβαρύνονται με 15 πιάστρα αντί με 7, όπως γινόταν πριν. Η επιβάρυνση αυτή δεν επιτρέπει πλέον στα ατμόπλοια να προμηθεύονται κάρβουνο από αυτό το λιμάνι.

Υπό τις ανωτέρω συνθήκες, είναι πολύ μετριοπαθής, και θα έπρεπε να γίνει άμεσα δεκτή η αίτηση των εμπόρων να εξασφαλιστεί πρόσθετη στέγη για τις ανάγκες του Τελωνείου, με τη *μίσθωση των εγκαταστάσεων της Εταιρείας του Λιμένος*. Αναμφίβολα, θα δοθεί η σχετική υπόσχεση. Αλλά επειδή η εκπλήρωση των υποσχέσεων αναβάλλεται διαρκώς, παίρνω το θάρρος να προτείνω, για να υπάρξει η κατάλληλη πίεση, να καταβάλλονται μόνον τα δύο τρίτα των οφειλομένων τελών, μέχρι να υλοποιηθεί η υπόσχεση.

β. Τώρα, καταβάλλεται πλήρες τέλος κατά την άφιξη των αγαθών που διαμετακομίζονται από τη Θεσσαλονίκη σε άλλα τουρκικά λιμάνια και μισό τέλος κατά την αναχώρησή τους. Μπορεί να αποφευχθεί η πληρωμή των τελών, χωρίς να παραβιαστεί ο νόμος και στην πραγματικότητα αυτό άρχισε να γίνεται. Πέρα από το ενδεχόμενο να μεταφορτω-